

Raid op Zeebrugge en Oostende

Benoit Strubbe

Tijdens de Eerste Wereldoorlog vormden de Belgische havens Zeebrugge en Oostende een niet te onderschatten bedreiging voor de geallieerde strijdkrachten. Hun ligging, dicht tegen de monding van de Thames en vlakbij het Kanaal, zou van deze havens de best gelegen uitvalsbases voor de Duitse onderzeeër- en torpedobootvloot maken. Bovendien was Brugge, via een kanaal, met zowel Zeebrugge als Oostende verbonden. Zo kon buiten het bereik van de Britse kanonnen een goede schuilplaats voor de vaartuigen van het *Marinekorps Flandern* worden uitgebouwd. Duitse schepen die opereerden vanuit deze Belgische havens hadden na de oorlog een derde van het verloren gegane geallieerde tonnage op hun kerfstok. Anderzijds was de trafiek in het Kanaal voor de geallieerden onontbeerlijk, niet alleen als toevoerlijn van nieuwe troepen, maar ook in functie van de communicatie en de bevoorrading van de Britse Eilanden. Als antwoord op genoemde bedreiging probeerde de Britse Dover Patrol in de nacht van 22 op 23 april en die van 9 op 10 mei 1918 de haventoeegangen van Zeebrugge en Oostende te blokkeren.

Wat voorafging

Zeebrugge en Oostende aanvankelijk niet 'in the picture'

De activiteiten van het *Marinekorps Flandern* vanuit de Belgische havens hadden het potentieel om strategisch doorslaggevend te zijn. Toch duurde het tot eind 1917 vooraleer de Britten de ernst van de bedreiging inzagen en besloten de haventoeegangen van Zeebrugge en Oostende vanuit zee te blokkeren. Om deze aarzeling te verklaren is het noodzakelijk te kijken naar het bredere verloop van de Grote Oorlog.

Toen in 1914 WO I uitbrak heerste de optimistische idee dat het een korte oorlog zou zijn. Langs beide zijden was men overtuigd van een snelle en glorieuze overwinning. Het doel van het Duitse plan Schlieffen om, via België en Luxemburg, het Franse landleger uit te schakelen en de Kanaalhavens in Frankrijk te veroveren om zo makkelijker Groot-Brittannië te kunnen aanvallen, werd niet gehaald. De Duitse opmars werd onder meer gestopt door



■ Om hun duikboten verder te beschermen bouwden de Duitsers in de Brugse haven een duikbootbunker. Deze werd in de jaren '50 van de vorige eeuw afgebroken (Stadsarchief Brugge, Zeebruggefonds)



■ De intocht van de Marine-Divisie in Brussel (Imperial War Museums, Q49147)



■ Enkele Duitse torpedoboten van het Flandern Flottielje op weg naar de Engelse kust (Provinciale Bibliotheek Tolhuis)

de onderwaterzetting van een deel van de IJzervlakte. De Duitsers hadden enkel Zeebrugge en Oostende weten te veroveren. De Britten wilden deze havens aanvankelijk niet vernietigen omdat ze uitgingen van een spoedige herovering. Zeebrugge en Oostende konden dan van pas komen bij de troepenbevoorrading. Ook de Duitsers zagen deze havens slechts als tijdelijke tussenstop. Zeebrugge en Oostende waren dan wel relatief intact in Duitse handen terechtgekomen, er was geen verdediging aanwezig en ze waren niet uitgerust voor het aanmeren, repareren en onderhouden van een oorlogsvloot.

Vlaamse havens worden cruciaal

Eind 1914 was de bewegingsoorlog uitgemond in een loopgravenoorlog. Het aanvankelijke optimisme was weggeëb. Vele Britse schepen bombardeerden de Belgische kust om het Duitse gebruik van de havens van Oostende, Zeebrugge en Brugge te verhinderen. Aan Duitse zijde zag men in dat het veroveren van de Franse Kanaalhavens niet voor direct was. De goed uitgeruste haven van Antwerpen, wel in Duitse handen, kon niet worden gebruikt omdat anders, bij gebruik van de Schelde, de Nederlandse neutraliteit zou worden geschonden en dat wilden de Duitsers niet. Daarom en uit vrees voor een geallieerde landing, begon het *Marinekorps Flandern* met de uitbouw van de kust- en havenverdediging in en rond Zeebrugge en Oostende. Vanaf 1915 kwamen verschillende batterijen in actie die een antwoord konden bieden op de Britse bombardementen. Langzaam maar werd het moeilijker om vanop zee de havens te bestoken. De Duitse onderzeeërs en torpedoboten konden nu vaker en efficiënter worden ingezet vanuit Zeebrugge en Oostende. De Britten, voor wie de trafiek in het Kanaal zo cruciaal was,

bepleitten een aanval op de linkerflank van het front, dicht bij de kust, om zo van over land de Belgische havens te kunnen bestoken met zware bombardementen. De Fransen wilden focussen op het front in het binnenland. De meer ervaren Fransen haalden hun slag thuis, het Britse idee kwam voorlopig niet tot uitvoering.

De dreiging van de Flandern flottielje

Tot 1916 had de Duitse marine vooral geïnvesteerd in de *Hochseeflotte* en in de Baltische Zee terwijl het *Marinekorps Flandern* stiefmoederlijk behandeld werd. Deze houding veranderde ietwat na de Slag bij Jutland (31 mei-1 juni 1916). Hoewel de Duitsers daar een tactische overwinning uit de brand sleepten, bleef de Britse blokkade van de *Hochseeflotte* gehandhaafd. Duitsland besefte nu dat deze blokkade waarschijnlijk nooit zou doorbroken worden en besloot een deel van de voor de hoofdvloot gereserveerde middelen in de Belgische kust te investeren. Ze voegden tijdelijk twee torpedoboot-flottieljes toe aan de vloot van het *Marinekorps Flandern*. Het korps kon hierdoor offensiever optreden. Die verhoogde en agressievere inzet vanuit de Belgische havens zorgde voor ongerustheid bij de Britse generale staf. Die vergrootte nog toen Duitsland begin 1917 de totale onderzeebootoorlog opnieuw uitriep. De Duitse onderzeeërs zaaiden paniek en chaos in de Noordzee en het Kanaal. In 1917 alleen werd de helft van het totale tonnage aan geallieerde schepen tot zinken gebracht. Niet alleen de onderzeeërs brachten meer schepen tot zinken. Eind 1916 en begin 1917 organiseerden de Duitsers verschillende raids met torpedoboten in het Kanaal. De *Flandern flottielje* kon nu de vitale communicatie- en bevoorradingsslijn tussen Groot-Brittannië en het vasteland verstoren. Dit steeds dreigender gevaar

deed in Engeland het idee groeien dat er een definitieve oplossing moest komen voor de havens van Zeebrugge en Oostende.

In 1917 werd met de Derde Slag om Ieper (31 juli-6 november 1917) een nieuwe poging ondernomen om uit de *trench deadlock* te geraken. De Britse legerleiding mikte op het doorbreken van het front nabij Passendale om zo uiteindelijk de Belgische havens te heroveren. Dit offensief mislukte echter. Het front was slechts enkele kilometers opgeschoven, ten koste van honderdduizenden gesneuvelden soldaten. Het plan om de Belgische havens vanop het land te veroveren werd dan ook geleidelijk aan verlaten. Ook vanuit de lucht was het een onmogelijke opdracht door de betonnen schuilkelders voor onderzeeërs die de Duitsers in Brugge hadden neergepoot. Tegen eind 1917 werden, onder leiding van de Britse viceadmiraal Roger Keyes, dan ook plannen gesmeed om de havens van Zeebrugge en Oostende te blokkeren vanop zee.

Het plan

Het Britse plan was de havens van Oostende en Zeebrugge te blokkeren door verouderde oorlogsschepen gevuld met beton dwars in de havengeul te laten zinken. De Duitse onderzeeërs en torpedoboten zouden zo, al dan niet tijdelijk, gevangen zitten in de Belgische havens. Het kostte heel wat tijd om de plannen voor de raid op te stellen. Vooral de oude havenmuur of 'mole' in Zeebrugge baarde de Britten kopzorgen. Deze twee kilometerlange boogvormige pier vóór de haveningang was door de Duitsers versterkt met een reeks batterijen die de hele haven beschermden. Om ervoor te zorgen dat de blokschepen moeiteloos de haveningang zouden kunnen invaren, was het cruciaal de batterijen op de pier af te leiden. Een landing van Britse troepen op de havendam was hiervoor noodzakelijk. Drie schepen werden aangepast om deze troepen te transporteren: de oude kruiser *Vindictive* en de rivierveerboten *Iris* en *Daffodil*. Terwijl de troepen landden, moest een oude duikboot zich opblazen onder het viaduct dat de mole met het vasteland verbond. Zo kon worden verhindert dat Duitse versterkingen hun medestrijders op de havendam te hulp schoten. De drie blokschepen *Thetis*, *Intrepid* en *Iphigenia* zouden ondertussen min of meer ongestoord de havengeul kunnen binnenvaren en zichzelf laten zinken in de havenmond. Natuurlijk zouden de Duitsers deze schepen al van ver zien aankomen. Daarom plande men het gebruik van kleine snelle bootjes om een verhuullend rookgordijn te creëren.

De situatie in Oostende was op het eerste zicht heel wat eenvoudiger. Ook hier beschermden verschillende batterijen en mitrailleursnesten de haven, maar er was geen boogvormige mole. Een troepenlanding leek dan ook overbodig. Het leek voldoende

dat de blokschepen Sirius en Brilliant zich dwars in de havengeul tot zinken zouden brengen.

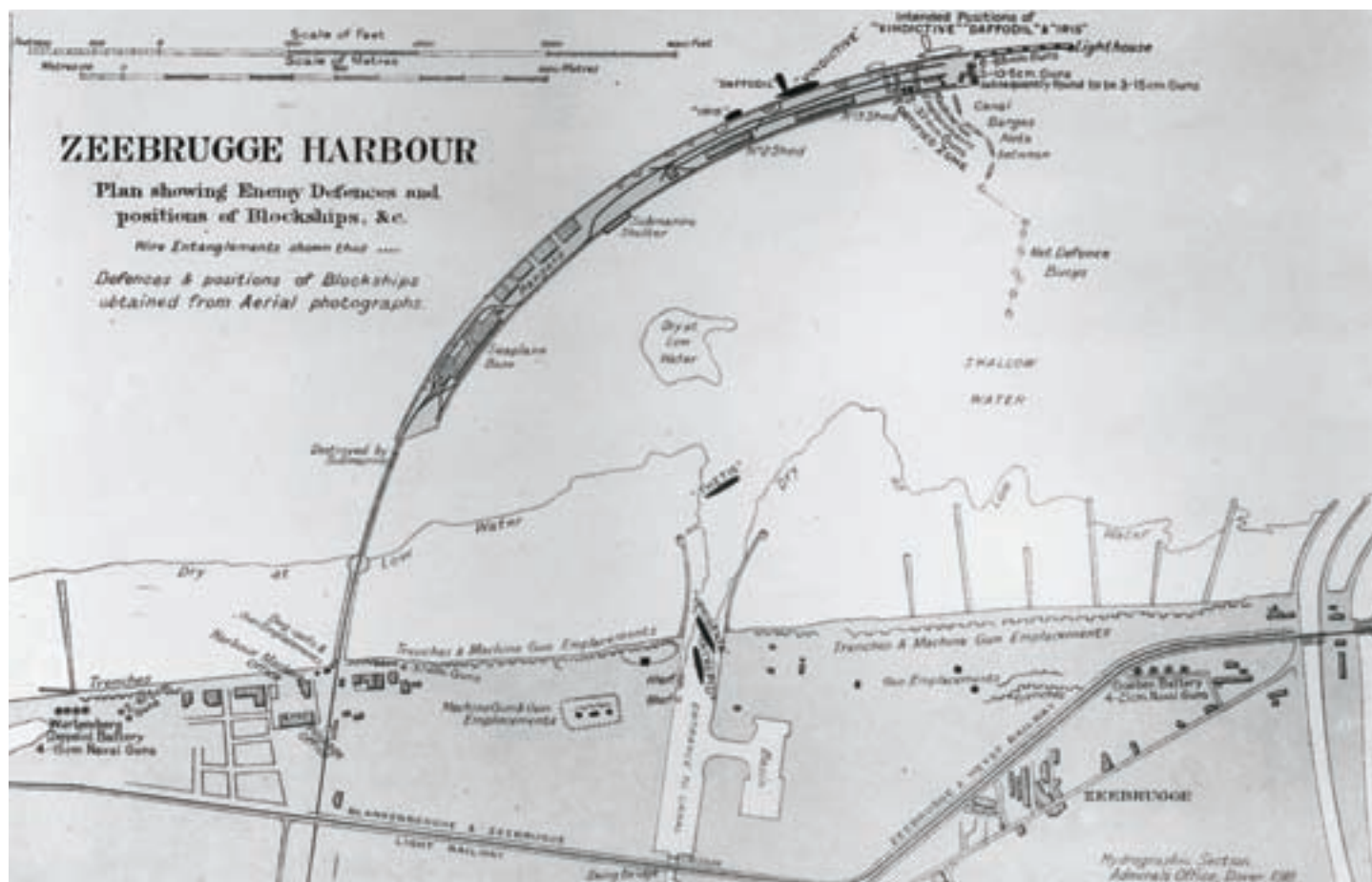
Enkele cruciale factoren voor het welslagen van het aanvalsplan waren weer, getij en timing. Rustig weer was vereist voor de optimale inzet van de kleine bootjes en voor het welslagen van de landing op de mole in Zeebrugge. Een landinwaartse wind diende het rookgordijn voor de schepen te houden. Hoog tij was nodig om de hoge mole te beklimmen en de zwaar geladen blokschepen ongehinderd de havengeul binnen te laten varen. Al deze factoren moesten tot slot vervuld zijn rond middernacht voor een optimaal gebruik van de duisternis. De wispelturigheid van het weer zorgde voor twee afgelaste pogingen. De vloot voer een derde maal uit in de vooravond van 22 april 1918.

De raid op Zeebrugge: 22 april 1918

De twee vlootonderdelen voeren samen tot enkele mijl uit de kust. Dan scheidden hun wegen. De bedoeling was de vloeten gelijktijdig in Zeebrugge en Oostende te laten aankomen, zodat de Duitsers geen tijd zouden hebben om elkaar te waarschuwen. Bij een van de eerdere pogingen waren de plannen voor de raid namelijk al in Duitse handen terecht gekomen. Toen de Duitsers in Zeebrugge



■ Positie van de blokschepen Iphigenia en Intrepid in de Zeebrugse haven na de raid (Stadsarchief Brugge, Zeebruggefonds)



■ Plan van de haven van Zeebrugge met de posities van de blokschepen die de haven moesten blokkeren (Stadsarchief Brugge, Zeebruggefonds)

de scheepsmotoren hoorden, dachten ze aanvankelijk dat er een luchtaanval op til was. Na een tijdje beseften ze dat de mist op zee eigenlijk een rookgordijn was en schoten ze enkele lichtgranaten af. Ze kregen de Britse schoorstenen in de gaten en sloegen onmiddellijk alarm over de hele kustlijn. Lichtgranaten en zoeklichten verlichtten de hele mole. De scheepsmotoren waren nu duidelijk hoorbaar, maar de naderende mist hing nog steeds als een sluier over de schepen. Britse monitoren waren ondertussen gestart met hun bombardementen.

Iets voor middernacht blies een plotse windstoot het rookgordijn weg. De contouren van de Vindictive waren nu duidelijk zichtbaar. De gevechtsklare batterijen openden het vuur. Tegen dat de Vindictive zijn positie aan de mole had bereikt was het grootste deel van de loopbruggen die speciaal voor de landing op het schip waren gemonteerd al kapotgeschoten. De helft van de soldaten die op het dek wachtten tot de landing, waren al gesneuveld of gewond. Toch voer men door. Ook de Iris en Daffodil naderden de mole. Rond kwart na middernacht landden de eerste troepen op de havenmuur, ongeveer gelijktijdig blies de Britse onderzeeër zich op onder het viaduct. De landingstroepen vernietigden enkele mitrailleursnesten en kanonnen. Rond half een passeerden de blokschepen de havenmuur. De Thetis, die voorop voer, lag direct zwaar onder vuur. Het schip raakte bij het binnenvaren in de haven verstrikt in de netten die de Duitsers hadden geplaatst en liep aan de grond. De bemanning liet het schip ter plekke zinken. De Intrepid en de Iphigenia waren ondertussen zoveel

als ongemerkt de havenmond ingevaren. Beide bemanningen probeerden de schepen zo goed en zo kwaad mogelijk dwars op de havengeul te positioneren alvorens de ladingen te laten ontploffen. De raid leek geslaagd, de terugtrekking kon beginnen.

Oostende, een aanval in twee episodes

Richting Oostende ging het de Sirius en de Brilliant minder voor de wind. Het rookgordijn was onverwachts weggeblazen waardoor de twee schepen een vogel voor de kat waren. De bombardementen van de Britse monitoren konden de Duitse batterijen niet doen zwijgen. Hevige regen belemmerde het zicht en de Duitsers hadden de navigatieboei die de haveningang markeerde verlegd. De twee schepen vonden de haveningang dan ook niet en moesten zich uiteindelijk laten zinken buiten de haven, richting Bredene. De raid in Oostende was volledig mislukt.

Op 9 mei volgde een tweede poging. Dit keer zouden de Vindictive, haastig opgelapt na de raid op Zeebrugge, en de Sappho de havengeul blokkeren. Pech aan een van haar machines zorgde er voor dat de Sappho Oostende nooit bereikte. De Vindictive raakte er wel, maar opnieuw was het niet evident om de havenmond te vinden. Na een paar keer heen en weer varen vóór de haven, vond het schip uiteindelijk de ingang. Het schip voer de haven binnen onder zwaar Duits vuur. De eerder opgelopen schade tijdens de eerste raid vergrootte hierdoor en een van de schroeven ging kapot. Met een kapotte schroef kon de Vindictive

nog moeilijk manoeuvreren. Het bleek al snel onmogelijk om het kreupele gevaarte dwars op de havengeul te positioneren. De gezagvoerder liet het schip daarop ter plekke zinken. De havengeul was nauwelijks geblokkeerd. Daarmee was ook de tweede poging geen wervelend succes.

Missie geslaagd?

De twee raids samen kostten aan meer dan 200 Britse militairen het leven. Aan Duitse zijde sneuvelden slechts enkele soldaten. In het licht van de verliezen die men aan het IJzerfront te verduren had, was dit aantal voor de Britten aanvaardbaar. Maar waren de Britten in hun opzet geslaagd? Wat was de perceptie van deze raid in beide kampen? Hoe beïnvloedde dit wapenfeit het verdere verloop van de oorlog? Om een antwoord te vinden op de vraag of de Britten in hun opzet waren geslaagd, volstaat het om na te gaan of de havenmonden van Zeebrugge en Oostende effectief waren afgesloten. Voor Oostende was dit niet het geval. De Vindictive had zich vanwege haar kapotte schroef niet dwars op de havengeul weten te leggen. In Zeebrugge waren de Intrepid en Iphigenia beter gepositioneerd, maar toch was er na enkele dagen al een nieuwe vaargeul achter de schepen gecreëerd. Onderzeeërs en torpedobootjagers konden dus snel na de raid de havens al weer verlaten. Moreel was de raid wel een succes voor de Britten. De raids hadden dan wel niet het verhoopte doel bereikt, overal was te lezen dat ze wel geslaagd waren. De Engelse propagandamachine stelde de hele operatie verder wel voor als een



■ De gezonken Vindictive tegen de havendam in Oostende (verzameling Freddy Hubrechtsen)

onverdeeld succes. Wekenlang werd beweerd dat de Belgische havens effectief waren afgesloten. De vele foto's bewijzen het tegendeel. Ook de moed van de deelnemers werd bekroond. Niet minder dan elf *Victoria Crosses*, de hoogste militaire onderscheiding in Groot-Brittannië, werden uitgereikt voor de prestaties van de Britse militairen tijdens de raids. Bovendien hadden de Britten door hun actie bewezen dat de Duitse kustverdediging kon worden doorbroken. De raids zorgden alleszins wel voor het broodnodige opkrikken van het geallieerde moreel na de ontgoocheling van de Derde Slag om Ieper. Aan Duitse zijde werden de resultaten van de raids dan weer geminimaliseerd. Het officiële rapport van admiraal Alfred von Tirpitz beschrijft dat er weinig schade was aangericht aan de haveninfrastructuur en dat er nauwelijks slachtoffers vielen. De Duitse propaganda stelde het Britse falen voor als een bewijs voor de superieure verdediging van hun havens. Er werd op gewezen dat schepen al na enkele dagen de haven terug konden verlaten. In werkelijkheid kreeg het Duitse zelfvertrouwen een flinke knauw. Het doel van de raids was dan wel niet bereikt, de Britten waren er wel meermaals in geslaagd de Duitse kustverdediging te doorbreken en tijdelijk voet aan land te zetten. Vooral in de havens legden de Duitsers nadien dan ook extra versterkingen aan.

Het gevaar bedwongen

Na de raids verminderde het aantal door het *Marinekorps* tot zinken gebrachte geallieerde schepen gevoelig. Als dit niet aan de raids lag, waaraan was deze daling dan wel te wijten? Het antwoord op deze vraag is meerledig. Zo zorgden enkele Britse bombardementen ervoor dat de havensluizen tot eind juni maar sporadisch werkten. Maar dit oponthoud was maar van tijdelijke aard. Wel was het zo dat de Duitse grondstoffen na nauwelijks vier jaar strijd uitgeput raakten, waardoor de productie van nieuwe schepen achterop hinkte. Structureel pasten de geallieerden vanaf 1918 ook enkele beproefde en nieuwe technieken toe ter bestrijding van het duikbootwapen.

Daarnaast gingen de geallieerden vanaf 1917 terug over op het instellen van konvooien. Konvooiëring had al verschillende eeuwen zijn nut bewezen. Het idee is simpel, koopvaardij schepen samen laten varen onder begeleiding van enkele oorlogsbodems. Het mag dan ook verwondering wekken dat de geallieerden deze techniek aanvankelijk niet hanteerden tijdens de Eerste Wereldoorlog. De argumenten tegen konvooien waren uiteenlopend. Als een konvooi een vijandelijk slagschip tegenkwam, had het geen schijn van kans, tenzij het ook beschermd werd door een slagschip. Ieder konvooi laten vergezellen door een slagschip was dan weer veel te duur. Varen in konvooi betekent ook dat men maar zo snel kan varen als het



■ Dit schilderij in het Gemeenschapshuis van Zeebrugge toont de raid op Zeebrugge met de nodige dramatiek (Decler)



■ Een Brits konvooi van de Royal Navy zigzagt door een gevarezone in de Atlantische Oceaan (Imperial War Museums, Q19954)

traagste schip. Bovendien moet men wachten in de haven tot er een nieuw konvooi vertrekt om terug te keren. Men dacht hierdoor veel tijd en efficiëntie te verliezen. Tot slot dachten de Britten dat het lossen van een heel konvooi de capaciteit van een haven boven het hoofd kon groeien.

Deze argumenten werden echter stuk voor stuk weerlegd. De Britse blokkade van de Duitse slagschepen verhinderde dat ze vrijelijk konden rondvaren om konvooien aan te vallen. Het verlies aan efficiëntie en tijd bleek groter te zijn wanneer een schip tot zinken werd gebracht. En bij de aankomst van een konvooi zorgde een tijdige aankondiging ervoor dat de desbetreffende haven zich kon voorbereiden op het lossen van de schepen. Geleidelijk stelde men

dan ook meer konvooien in én met succes. Ook enkele nieuwe technieken bleken veelbelovend. Eind 1917 ontwikkelde het Britse *Allied Submarine Detection and Investigation Committee* de sonar.

Dit apparaat stuurt geluidspulsen uit die weerkaatsten op een ondergedoken object en terug werden ontvangen. Door het meten van de tijd tussen het zenden en ontvangen van een puls bepaalde men de diepte (afstand) van het object. Het was ook in WO1 dat de dieptebom tot ontwikkeling kwam, een explosief dat pas op bepaalde diepte explodeert. Sonar en dieptebom zouden beide zeer krachtige wapens blijken in de strijd tegen onderzeeërs.

Admiraal Roger Keyes plande en leidde tot slot niet alleen de raids, hij voorzag



■ Links: Het oorspronkelijke monument op de hoek van de De Maerelaan en de zeedijk in Zeebrugge werd tijdens de Tweede Wereldoorlog afgebroken en meegevoerd naar Duitsland. Het huidige monument dateert van 1984. Rechts: De stukken van de havendam waartegen de Vindictive botste, op het Admiraal Keyesplein in Zeebrugge (Provinciale Bibliotheek Tolhuis)

ook heel wat andere maatregelen om Duits scheepvaartverkeer in het Kanaal te bemoeilijken. Hij liet onder meer extra antidiikbootnetten plaatsen met mijnen en richtte antidiikbootpatrouilles in. Onderzeeërs hadden dan de keuze: gekelderd worden door de patrouilles of verstrikken in de geplaatste mijnenetten. Al deze maatregelen en omstandigheden zorgden er voor dat de Duitse onderzeeërs en torpedoboten in het Kanaal het steeds moeilijker kregen om de bevoorrading van de geallieerden te verstoren.

Vooraf een morele opsteker

De raids op Zeebrugge en Oostende waren zeker een morele opsteker voor de Entente. Het lef van de mannen die deelnamen en de berichtgeving erover nadien in de pers deed de soldaten in de loopgraven terug geloven in een mogelijke overwinning. Deze boost kwam net op het goede moment, na de nederlaag bij de Derde Slag om Ieper en vooral na de frustraties en ongerustheid omwille van de Duitse lenteoffensieven. Tegelijkertijd werd het reële effect van de raids door de geallieerden aanvankelijk, al dan niet bewust, zwaar overschat. De gezonken schepen zorgden maar voor matige hinder. Na enkele dagen konden de Duitse oorlogsbodems al weer het zeegat in. Het dalende aantal getorpedeerde geallieerde schepen was vooral te wijten aan uitputting van grondstoffen, het instellen van konvooien, de toepassing van nieuwe technieken en Keyes' antidiikbootmaatregelen. In ieder geval kenden de raids van Zeebrugge en Oostende navolging tot in de Tweede Wereldoorlog. Op 28 maart 1942 voerden de Britten een geslaagde raid uit op Saint-Nazaire. Hierbij werd het droogdok van de belangrijkste haven aan de Atlantische kust, het enige droogdok groot genoeg om slagschepen te herstellen,



■ Boven: Het Vindictivemonument in Oostende werd recent verplaatst (Provinciale Bibliotheek Tolhuis). Onder: De boeg van de HMS Vindictive op de nieuwe locatie nabij het Oostendse oosterstaketsel tijdens de plechtige inhuldiging op 24 mei 2013 (Marnix Pieters, Agentschap Onroerend Erfgoed)

vernietigd. Duitse oorlogsbodems moesten vanaf dan terugkeren naar Duitsland voor herstellingen.

Getuigenissen van de raids op Zeebrugge en Oostende vandaag

Vandaag herinneren verschillende monumenten, zowel in Engeland als in België, ons nog aan de acties in april en mei van het jaar 1918. In Zeebrugge, op de hoek van de Zeedijk en de Baron de Maerelaan, is tot op vandaag een Saint George's Day monument te zien. Het huidige uitzicht van het monument is onveranderd sinds 1984. Een plattegrond van de raid wordt er geflankeerd door gedenkplaten voor de blokschepen en de onderzeeër. Op het Admiraal Keyesplein, eveneens in Zeebrugge, is een monument gemaakt met de stukken van de havendam waartegen de Vindictive botste bij haar pogingen troepen te lossen.

En de boeg van de Vindictive en de masten van de Thetis en Intrepid stonden jarenlang in de Graaf de Smet de Naeyerlaan in Oostende en zijn nu, na recente restauratie te zien ter hoogte van de oostelijke strekdam van de Oostendse haven.

Bronnen

- De Groot B. (2012). Van Duitse Bocht tot Scapa Flow. De oorlog ter zee 1914-1918.
- Deseyne A. (2007). De kust bezet 1914-1918, Brugge.
- De Vos L. (2003). De Eerste Wereldoorlog, Leuven.
- Karau M. (2003). Wielding the Dagger. The Marinekorps Flanders and the German War Effort 1914-1918, Westport.
- Prince S. (2010). The blocking of Zeebrugge. Operation Z-O 1918, Oxford.
- Ryheul J. (2010). Marinekorps Flandern, Erembodegem.